

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 15/65

URTEIL

Verkündet am

6. Juni 1968
Kaufmann,
Justizangestellte,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schlepperkapitäns Willem B [REDACTED],
Hanswert Gemeinde K [REDACTED] (Niederlande), K [REDACTED] weg [REDACTED],
2. der Reederei I [REDACTED] N. V., I [REDACTED] (Niederlande),

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Witwe Hinnertje Z [REDACTED] geb. H [REDACTED],
S [REDACTED] b. A [REDACTED] (Ostfriesland),

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Juni 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Schubath für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Oldenburg vom 1. Dezember 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 17. Juni 1961 zwischen 23 und 24 Uhr kollidierte bei klarer Sicht im nördlichen Fahrwasser der Ems oberhalb der Hafeneinfahrt Emden etwa in Höhe der Tonne 2 das seewärts mit dem Ebbstrom fahrende MS "Aline" mit der ihr entgegenkommenden, 60 m langen und etwa 600 cbm fassenden Schute Nr. 1643, die von dem holländischen Schlepper "Jan" auf 35 m langem Strang geschleppt wurde. MS "Aline" ging alsbald unter. Ihre Besatzung, der Schiffsführer Gehde Z [REDACTED] und sein Sohn Jan, der als Matrose an Bord war, kam ums Leben. Die Klägerin ist die Witwe und die Mutter der Verunglückten.

Das Binnenschiff "Aline" gehörte dem Schiffsführer Gehde Z [REDACTED]. Es war 156 t groß, etwa 26 m lang und

etwa 5 m breit und hatte 150 t Steine geladen. Eigentümer des Schleppers "Jan" ist die Beklagte zu 2. Der Beklagte zu 1 tat auf dem Schlepper als Schiffsführer Dienst. Er ist nicht Inhaber des für die Ems erforderlichen Patents und hatte von der Beklagten den Auftrag, die Schute zum Spüler am Erzkai zu schleppen. Die Schute hatte von einem Bagger Schlick übernommen, der am Spüler gelöscht werden sollte. Der Spüler lag - vom Schlepper aus gesehen - an der linken (nördlichen) Seite des Fahrwassers etwa 200 m stromaufwärts der Tonne 2.

Um das Anlegemanöver leichter durchführen zu können, überquerte der Schleppzug, der etwa 100 m lang war, bereits in Höhe der Hafeneinfahrt Emden das Fahrwasser von der südlichen zur nördlichen Seite. Etwa in Höhe der Tonne 1, die rund 1 000 m unterhalb der Unfallstelle liegt, hatte er ganz die nördliche Fahrwasserseite erreicht und setzte seine Fahrt hart entlang des Tonnenstrichs fort.

Auf "Jan" und MS "Aline", die sich auf der gleichen (nördlichen) Seite des Fahrwassers fahrend entgegenkamen, wurden während der Annäherung Ausweichsignale gegeben. Schließlich passierten die beiden Schiffe einander Backbord zu Backbord. MS "Aline" geriet in den Kurs der Schute, wurde von dieser vorn an der Steuerbordseite gerammt und überrollt.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten als Gesamtschuldnern Schadensersatz (Beerdigungskosten und Rente). Unter Bestreiten eines Verschuldens der Besatzung von MS "Aline" hat sie geltend gemacht, der Beklagte habe entgegen den Vorschriften das an seiner Backbordseite liegende Fahrwasser befahren und sei mit seinem Schleppzug nicht



nach Steuerbord ausgewichen. Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt und vorgetragen, aus Zweckmäßigkeitsgründen, um zum Spüler zu gelangen, habe ihr Schleppzug seine linke Fahrwasserscite eingehalten. MS "Aline" habe zunächst nicht das nördliche Fahrwasser eingehalten, sondern sei mehr zur Fahrwassermitte gefahren; "Aline" hätte diesen Kurs, der ein einwandfreies Begegnen ermöglicht hätte, beibehalten müssen. An den Fahrtlichtern von "Jan" habe sie erkennen müssen, daß ihr ein Schleppezug entgegenkomme, der an dem beleuchteten Spüler habe anlegen wollen. Sie hätte auf die Backbord-Blink- und Schallsignale von "Jan" eingehen oder stoppen und rückwärts gehen, zum mindesten ihre Geschwindigkeit herabsetzen müssen. Unvermeidlich sei der Zusammenstoß mit der Schute erst dadurch geworden, daß "Aline", nachdem sie das Schleppboot bereits passiert gehabt habe, nach Backbord gefahren und dadurch in den Kurs der Schute geraten sei.

Das Landgericht hat die Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. In dem Berufungsrechtszug haben die Beklagten weiterhin ein Verschulden des Beklagten bestritten, die Abweisung der Klage aber nur insoweit beantragt, als die Klageansprüche zu mehr als ein Drittel dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden sind. Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Berufungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht unter Hinweis auf §§ 63, 2 SSchSO zutreffend davon aus, daß im Bereich der Unfallstelle die Vorschriften der Seeschiffahrtsstraßenordnung und ergänzend die Regeln der Seestraßenordnung gelten (nachstehend bedeuten die §§-Zeichen die Vorschriften der SSchSO, die Art.-Zeichen die Vorschriften der SSO).

II. Ursächliches Verschulden des beklagten Schleppzugführers

Der Beklagte hat von Tonne 1 ab auf eine Strecke von etwa 1 000 m hart entlang des Tonnenstriches die an seiner Backbordseite liegende Fahrwasserseite befahren. Damit hat er gegen § 35 Abs. 1 verstoßen. Der Beklagte konnte ferner nach der Feststellung des Berufungsgerichts auf 1 500 bis 2 000 m Entfernung beide Seitenlichter von "Aline" sehen. Er war daher nach Art. 18 (a) Abs. 1 und 3 verpflichtet, seinen Kurs nach Steuerbord zu ändern. Auch diese Pflicht hat der Beklagte verletzt. Gleichgültig ist, ob bei vorschriftsmäßigem Verhalten das Anlegemanöver des Beklagten zum Spüler beeinträchtigt worden wäre, eine Frage, die im angefochtenen Urteil übrigens ohne Rechtsfehler verneint worden ist. Es kommt nicht darauf an, ob für den Beklagten, wie die Revision meint, seine Fahrweise zweckmäßig gewesen sei. Gegenüber der im Interesse der Verkehrssicherheit erlassenen und daher streng zu beachtenden Pflicht zum Ausweichen nach Steuerbord sind Zweckmäßigkeitserwägungen eines Schiffsführers unbeachtlich. Wenn der Beklagte in der Annäherungsgeschwindigkeit der Fahrzeuge sich etwa verschätzt und geglaubt haben sollte, vor "Aline" den Spüler zu erreichen, so mag das sein Verschulden in geringerem Grade erscheinen lassen, kann ihn aber nicht ent-

lasten. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht die Ursächlichkeit der fehlerhaften Fahrweise des Beklagten für den Zusammenstoß und den Tod der Besatzungsangehörigen von "Aline" festgestellt und damit zutreffend die Schadensersatzpflicht der Beklagten nach §§ 823, 831, 840, 844 BGB angenommen.

III. Rechtlich einwandfrei hat das Berufungsgericht ferner ein Mitverschulden des Schiffsführers von "Aline" für nicht bewiesen erachtet.

1. Das Berufungsgericht hält es ohne Rechtsfehler nicht für bewiesen, daß "Aline" zunächst die Backbordseite ihres Fahrwassers oder die Fahrwassermitte eingehalten habe; vielmehr sei "Aline" an der Steuerbordseite ihres Fahrwassers gefahren. Die Revision meint, "Aline" habe, schon bevor eine Gefahrenlage entstanden sei, nach Backbord fahren müssen, um dem Schleppzug das Anlegen an den Spüler zu ermöglichen. An den Fahrtlichtern von "Jan" habe man auf "Aline" erkennen können, daß ein Schleppzug entgegenkomme, der sich deswegen nahe an dem Tonnentrich halte, weil er an dem beleuchteten Spüler anlegen wollte. Diese Absicht des Gegenfahrers habe man auf "Aline" auch deshalb erkennen können, da "Jan" blinkte. Die Revisionsrüge ist nicht begründet. Das Berufungsgericht führt aus, der Schleppzug sei ausweichpflichtig gewesen. "Aline" habe nach Art. 21 ihren Kurs und ihre Geschwindigkeit so lange beibehalten müssen, als der Schleppzug seiner Ausweichpflicht habe nachkommen können. "Aline" habe auch dem Entgegenkommer durch Blinkzeichen an ihrer Backbordseite zu erkennen gegeben, daß sie ihren - richtigen - Kurs in ihrem Steuerbordfahrwasser habe beibehalten wollen. Die Blinkzeichen seien in einer Entfernung von mindestens 1 000 m

gewechselt worden. Der Beklagte sei bei dieser Entfernung imstande und verpflichtet gewesen, das nördliche Fahrwasser zu räumen, während "Aline" ihren Kurs habe beibehalten müssen und auch beibehalten habe. Bis zu diesem Zeitpunkt, in dem die Kollisionsgefahr entstanden sei, habe man auf "Aline" damit rechnen können, daß der Schleppzug seiner Ausweichpflicht nachkommen werde. Daran ändere nichts, daß der Beklagte an dem beleuchteten Spüler habe anlegen wollen (womit das Berufungsgericht offensichtlich zum Ausdruck bringen will, daß "Aline" diese Absicht des Schleppzuges habe erkennen können).

Diese Darlegungen im angefochtenen Urteil sind rechtlich einwandfrei. Solange keine Gefahrenlage gegeben war, mußte "Aline" ihren Kurs beibehalten, wollte sie nicht gegen die Vorschrift des Art. 21 verstoßen. Dabei ist es unerheblich, ob sie erkennen konnte, daß der Schleppzug am Spüler anlegen wollte. Zum mindesten kann der Schiffsführung von "Aline" kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß sie Kurs und Geschwindigkeit beibehielt, da sie, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, darauf vertrauen konnte, daß der Schleppzug seiner Ausweichpflicht nachkommen werde. Entgegen der Ansicht der Revision kann keine Rede davon sein, daß "Aline" eine unklare Verkehrslage herbeigeführt habe. Dabei kommt es auf die gewechselten Blinkzeichen nicht entscheidend an, da solche Zeichen weder nach der Seeschiffahrtstraßenordnung noch nach der Seestraßenordnung vorgesehen sind.

2. Für den weiteren Geschehensablauf ab Beginn der Gefahrenlage führt das Berufungsgericht aus:

Es sei nicht auszuschließen, daß "Aline" ihre Fahrt vermindert habe. "Jan" habe zweimal Backbordschallsignal

gegeben. Wann dies gewesen sei, sei nicht geklärt. Möglicherweise seien die Signale kurz vor der Begegnung von "Aline" mit dem Schlepper gegeben worden. "Aline" sei dann nach Backbord voll voraus gefahren; es könne nicht ausgeschlossen werden, daß dies deshalb geschehen sei, weil "Aline" dem Schlepper "Jan" ausweichen wollte, nachdem dieser durch seine Backbordschallsignale das Beharren auf seinem Kurs angezeigt habe. Es habe 35 Sekunden gedauert, bis "Aline" eine Kursabweichung von 30 Grad erreicht gehabt habe. "Aline" habe den Schlepper noch an Backbordseite passiert. Entgegen seinem Backbordschallsignal habe "Jan" seinen Anhang nach Steuerbord gezogen. Aus dieser Fahrweise von "Aline" und der Schute erkläre sich die Lage des Wracks von "Aline" und der Schadenswinkel am Wrack von etwa 40 Grad von Steuerbord vorne nach Backbord achtern; der Schadenswinkel entspreche nahezu dem Kollisionswinkel. Da für den Zeitpunkt der Abgabe des Backbordschallsignals die Entfernung von "Aline" zu "Jan" nicht feststellbar sei, könne nicht beurteilt werden, ob statt des an sich wichtigen Backbordausweich-Manövers von "Aline" ein Rückwärtsmanöver oder irgendein anderes Manöver richtiger gewesen wäre.

Die Rügen, mit denen die Revision diese Ausführungen bekämpft, bedürfen keiner Erörterung, soweit sie sich in unzulässiger Weise gegen die Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil richten. Im übrigen sind sie unbegründet. Sie müssen in der Hauptsache daran scheitern, daß der Sachverhalt weitgehend nicht geklärt ist, was zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten geht.

Die Revision meint, da das Berufungsgericht angenommen habe, daß die Seitenlampen der Schute durch "Jan" ver-

deckt gewesen sein könnten, habe es den Schluß ziehen müssen, daß die Schute links gestaffelt hinter "Jan" habe liegen müssen. Die Rüge ist nicht verständlich. Wenn die Fahrzeuge auf Kollisionskurs fuhren, wie das Berufungsgericht annimmt, so lag die Schute in Kiellinie hinter dem Schlepper, durch dessen Aufbauten die Seitenlichter der Schute verdeckt gewesen sein konnten. Erst als "Aline" erkannt habe - so nimmt das Berufungsgericht an -, daß die Schute zur Vorbereitung ihres Anlegemanövers Backbordkurs einschlug, habe "Aline" den "letzten Versuch" unternommen, durch Backbordmanöver die Kollision zu vermeiden. Da das Backbordmanöver von "Aline", wie zugunsten ihrer Schiffsführung zu unterstellen ist, ein Manöver des letzten Augenblicks war, kann gegen ihre Schiffsführung kein Schuldvorwurf daraus hergeleitet werden, daß sie etwa eine nautisch falsche Maßnahme ergriffen, insbesondere nicht zurückgeschlagen, sondern voll nach Backbord vorausgegangen ist. Aus diesem Grund in Verbindung mit dem Umstand, daß "Aline" entsprechend dem Backbordschallsignal des Schleppers selbst Backbordkurs einschlug, kann ihr auch nicht angelastet werden, daß sie selbst kein Backbordsignal gegeben hat.

Die Kollisionsgefahr mit ihren schweren Folgen sind durch den Beklagten herbeigeführt worden. Selbst wenn hierzu ein Verschulden der Schiffsführung von "Aline" beigetragen haben sollte, wäre dieses so geringfügig, daß es im Rahmen der Ursachen- und Schuldabwä-

29

gung des § 254 BGB außer Betracht bleiben müßte.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Schubath